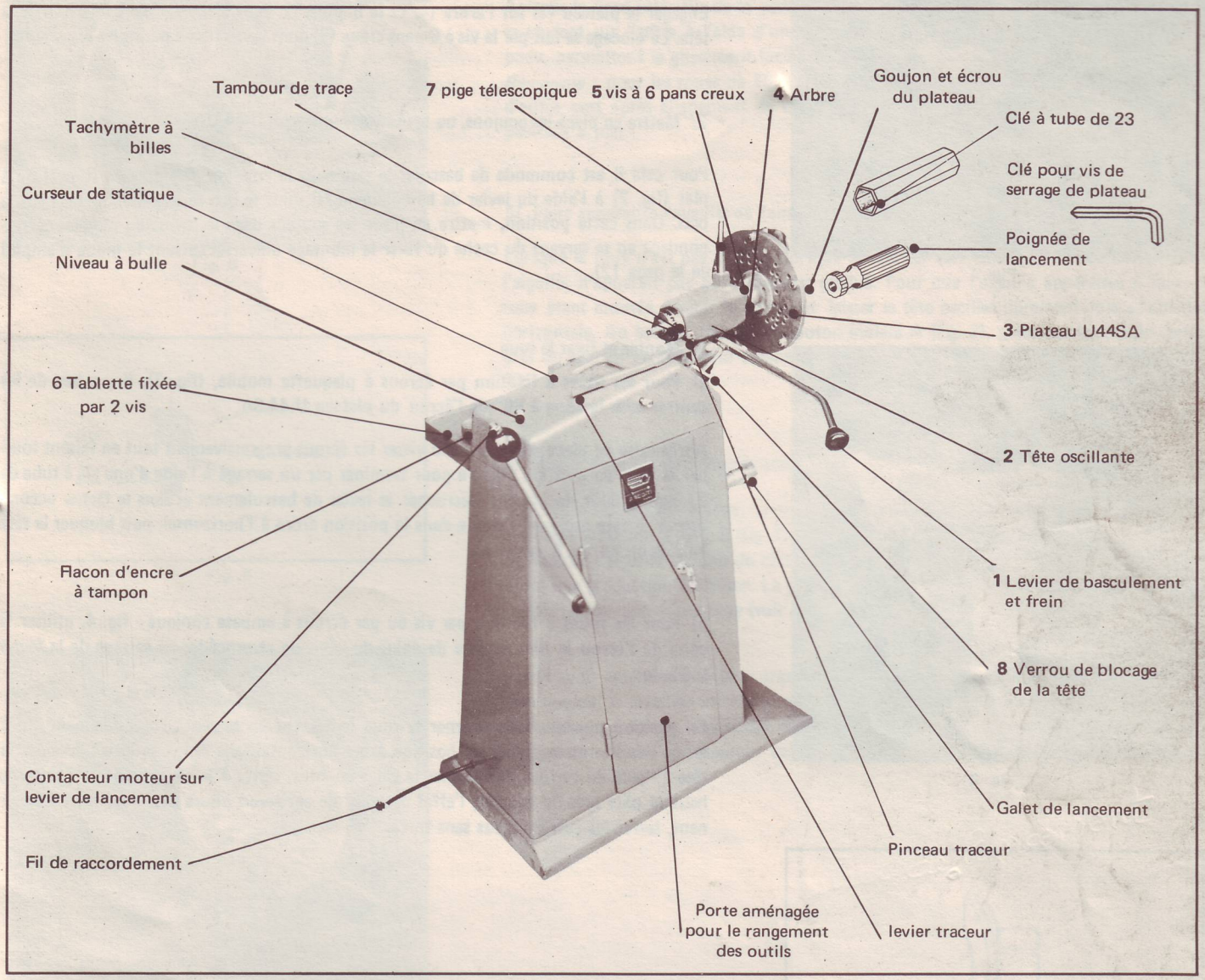
notice d'emploi pour l'utilisation de votre appareillage

U 45

FACOM

Editions Mars 1974

l'équilibreuse U 45


Tambour de trace
7 pige télescopique
5 vis à 6 pans creux
4 Arbre
Goujon et écrou du plateau
Clé à tube de 23
Clé pour vis de serrage de plateau
Poignée de lancement
Tachymètre à billes
Curseur de statique
Niveau à bulle
3 Plateau U44SA
6 Tablette fixée par 2 vis
2 Tête oscillante
1 Levier de basculement et frein
Flacon d'encre à tampon
8 Verrou de blocage de la tête
Contacteur moteur sur levier de lancement
Galet de lancement
Pinceau traceur
Fil de raccordement
Porte aménagée pour le rangement des outils
levier traceur

RECEPTION DE LA MACHINE - La machine est livrée avec :

1 flacon d'encre à tampon - 1 clé mâlé six pans de 6 mm - 1 clé tube Nervus de 23 mm - 1 poignée manivelle de lancement - 1 règle pèse-balourd - 1 notice d'utilisation avec tableau de réglage par type de véhicule - 1 pannonceau publicitaire gratuit.

INSTALLATION D'UNE MACHINE

Sceller la machine de niveau, sur un sol stable, sans vibrations, et dans un local abrité. Emmancher le levier de basculement (1) de la tête oscillante (2). (Ce levier est livré démonté pour faciliter l'emballage). Mettre en place la tablette (6) et la pige télescopique (7).

Les machines à moteur sont livrées avec fil de raccordement et prise de courant. Conformément aux règlements de sécurité, cette prise, qui se branche sur le courant monophasé, comporte une prise de terre femelle cylindrique.

PREPARATION DE LA MACHINE POUR L'EQUILIBRAGE D'UNE ROUE OU D'UNE SERIE DE ROUES

Fig. 1

1/ Consulter le tableau des marques de véhicules (pages 13 à 23) pour choisir le plateau ou le montage à utiliser.

Engager le plateau (3) sur l'arbre (4) et le bloquer en bout d'arbre, c'est-à-dire loin de la tête. Le blocage se fait par la vis à 6 pans creux (5) dont la clé figure parmi les accessoires.

2/ Mettre en place les goujons, ou le montage universel U-44 UA.

Pour cela il est commode de basculer la tête dans la position dite pupitre (fig. 1) ou à plat (fig. 2) à l'aide du levier de basculement (I) dont le bec forme encliquetage sur le bâti. Dans cette position, mettre en place les goujons dans les trous du plateau correspondant en se servant du cache ou fixer le montage universel suivant le mode d'emploi de la page 12).

Fig. 2

3/ Monter et fixer la roue

a) Pour les roues à fixation par écrous à plaquette mobile, (fig. 3), il y a lieu de les centrer avec le cône à 60° de l'écrou du plateau U-44 SA.

Après mise en place sur le plateau visser les écrous progressivement tout en faisant tourner la roue en position pupitre pour terminer par un serrage à l'aide d'une clé à tube de 23 sans utiliser de broche, décrocher le levier de basculement et **sans le lâcher** accompagner la tête oscillante jusque dans la position arbre à l'horizontal, puis bloquer la tête à l'aide du verrou 8 (page 1).

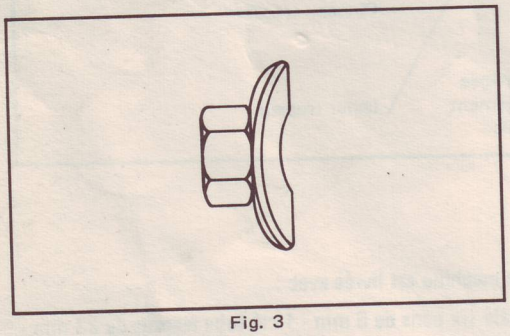


Fig. 3

b) Pour les roues à fixation par vis ou par écrous à embase cônique - fig. 4, utiliser le cône de l'écrou le plus proche de celui du véhicule et procéder au serrage de la façon suivante :

En position pupitre, faire tourner la roue lentement en serrant progressivement tous les écrous à la main, passer en position arbre horizontal sans lâcher le levier, bloquer la tête à l'aide du verrou. Positionner la valve en haut, serrer à la clé tube de 23 l'écrou du haut le plus près de la valve, l'effet centreur de cet **écrou pilote** devient ainsi prédominant, serrer les autres écrous sans forcer.

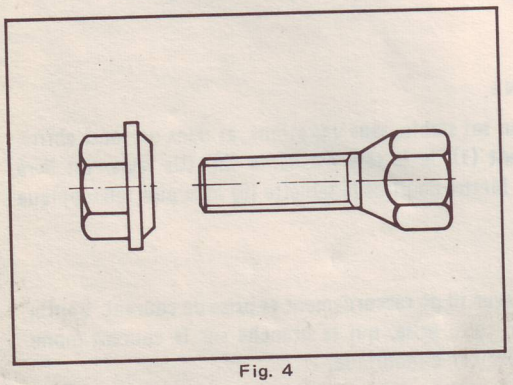


Fig. 4

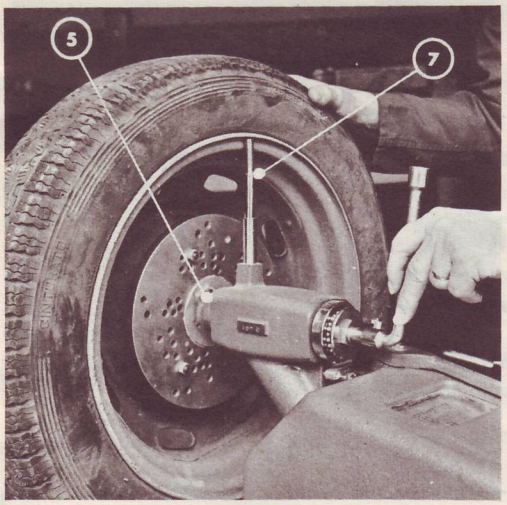


Fig. 5

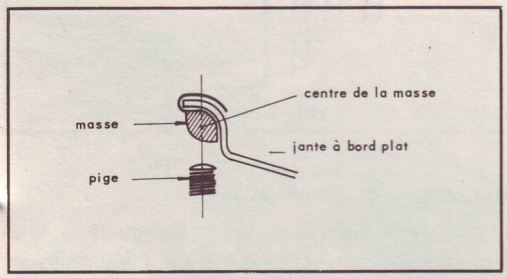


Fig. 6

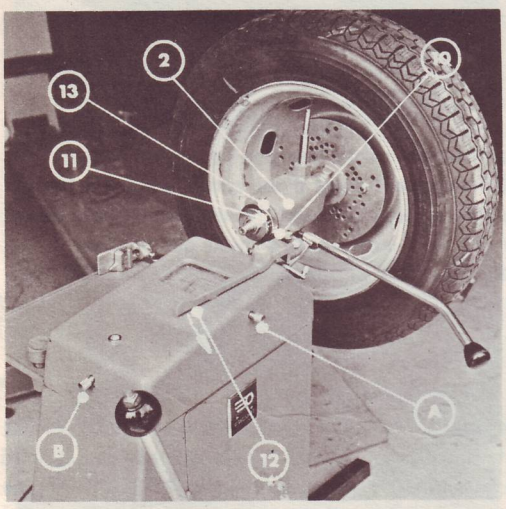


Fig. 7

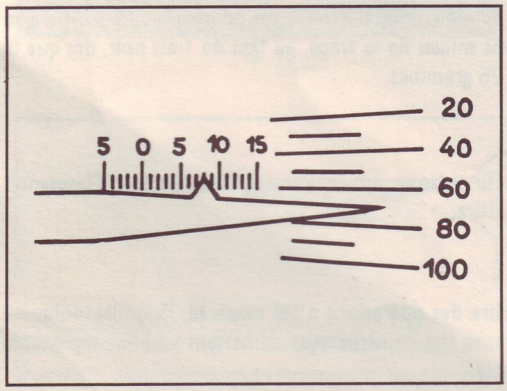


Fig. 8

4/ Positionner longitudinalement la roue

Débloquer la vis à 6 pans creux (5) (fig. 5) afin de pouvoir faire coulisser le plateau (ou le montage) sur l'arbre pour amener le bord intérieur de jante en regard de la pige télescopique (7). Voir la figure 6 pour le positionnement suivant la forme des jantes. L'axe de la pige doit concorder avec le centre de la masse.

Amener le bord intérieur de la jante à l'aplomb de la pige. Pour celà un mouvement de va-et-vient sur l'arbre à l'aide d'une clé pipe et une pression latérale simultanée sur le pneu, permettent le glissement facile de la roue (fig. 5)
Remarque : pour les roues de 10" retirer la pige et aligner le bord de jante sur le tube d'autre part après alignement de cette roue il n'y a pas possibilité de se remettre en position à plat.

5/ Faire apparaitre l'aiguille de l'amplificateur

Lorsque la roue n'est pas montée, lorsque la tête est verrouillée, ou en position pupitre, l'aiguille n'apparait pas sur le secteur gradué. Pour que l'aiguille apparaisse il faut, la roue étant montée, libérer le verrou et laisser la tête osciller librement dans sa position horizontale. Au besoin, tourner le bouton moleté A (fig. 7), placé sur le côté du carter, près du secteur gradué, pour amener l'aiguille vers le centre de ce secteur, près du trait 60.

6/ Régler l'aiguille de l'amplificateur

Au centre du secteur gradué, se trouve une graduation millimétrique de −5 à +15. En tournant le bouton moleté B (fig. 7) se trouvant à l'arrière du carter on peut faire avancer ou reculer l'aiguille le long de cette graduation (fig. 8). A chaque type de roue correspond une graduation à utiliser. La graduation à utiliser figure sur le tableau des véhicules classés par marque et par type (voir pages 13 à 23)

Après avoir amené la pointe se trouvant sur le côté de l'aiguille en regard de la graduation voulue, la machine est réglée pour toutes les roues du même type.
Remarque : Lorsque le véhicule ne figure pas au tableau, on peut facilement trouver le réglage convenable en opérant comme indiqué page 24 au paragraphe "étalonnage".

RECHERCHE ET CORRECTION DU DESEQUILIBRE DYNAMIQUE

Fig. 9

La machine étant réglée comme précisé ci-dessus :

1/ Lancer la roue au moteur ou à la main. Le lancement du moteur se fait en maintenant la tête de la main droite et en basculant le levier-moteur de la main gauche tout en appuyant sur le contacteur (fig. 9), dès que les billes forment une couronne stable la vitesse de contrôle est atteinte figure 10, la dépasser légèrement pour disposer d'un peu plus de temps pour le contrôle, ne pas exagérer ce qui fausserait les indications de poids, une vitesse trop grande donne une indication de poids trop faible. Le lancement à la main se fait en maintenant la tête de la main gauche et en lançant la roue à l'aide d'un des goujons coiffé de la poignée (figurant dans les accessoires) dans le sens où l'on lance un moteur de voiture, après avoir atteint la vitesse retirer la poignée.

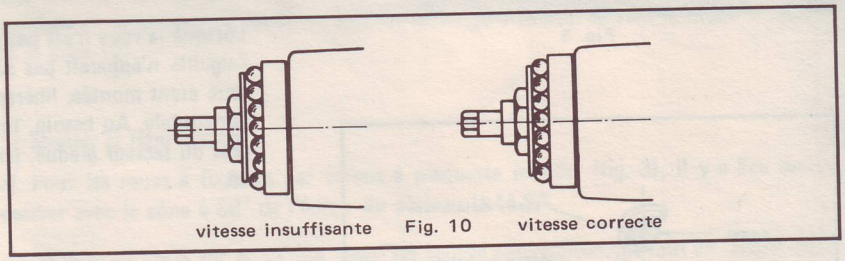


Fig. 10

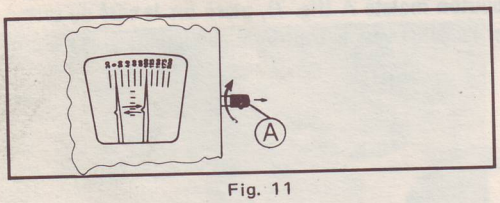


Fig. 11

2/ Lire sur le secteur gradué le poids de la masse de compensation

Libérer pour cela la tête oscillante en lâchant le levier après avoir déverrouillé la tête. Après quelques secondes, les oscillations, folles au début, se stabilisent. L'aiguille balaie alors une partie du secteur gradué. Pour rendre la lecture commode, faire concorder la graduation zéro avec un bord de la zone balayée en vissant et dévissant le bouton moleté A. A l'autre bord de cette zone, on lira le poids de la masse de compensation à poser sur le bord extérieur de jante (fig. 11).

Fig. 12

3/ Faire une trace sur le tambour.

La roue continuant de tourner à une vitesse correcte, faire une trace sur le tambour (11) (fig. 7) à l'aide du pinceau (10) fraichement encré d'une goutte d'encre à tampon (fournie avec les accessoires) en agissant en bout du levier (12) dans le sens de la flèche, très progressivement, afin d'obtenir une trace aussi courte et nette que possible. Ne pas faire de trace tant que les oscillations ne sont pas stabilisées. Stopper la roue, en maintenant le levier de basculement vers le bas et en le tirant vers soi pour venir en contact sur le pneu (fig. 12).

Sur la tête (2) se trouve un trait repère noir (13). Faire concorder le milieu de la trace avec ce trait. Ensuite, sans bouger la roue, faire une marque (à la craie) en bas du bord extérieur de jante, sur la verticale passant par l'axe de la roue (fig. 13). Cette marque indique l'emplacement où devra être placée la masse de compensation dont le poids a été lu pendant la rotation.

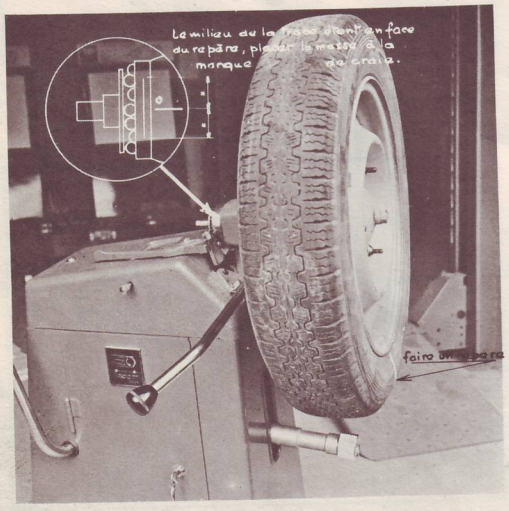


Fig. 13

Sur la tête oscillante, au voisinage du trait noir, se trouve un point noir. On utilisera ce point comme repère d'alignement du milieu de la trace, au lieu du trait noir, dès que le déséquilibre est égal ou inférieur à 25 grammes.

4/ Poser la masse - Verrouiller la tête et poser provisoirement la masse sans l'implanter à fond ; un léger coup de marteau suffira.

5/ Vérifier - Lancer la roue. Si l'ordre des opérations a été respecté, l'aiguille indiquera un déséquilibre inférieur à 10 grammes (les constructeurs admettent comme négligeable 10 à 15 grammes de balourd à la jante).

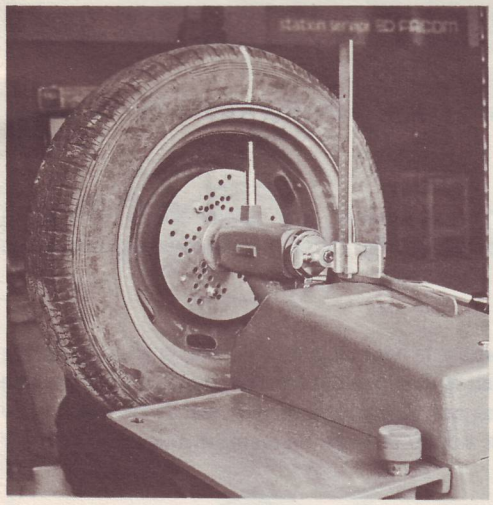


Fig. 14

Au cas où un déséquilibre trop important subsisterait, faire une nouvelle trace. Si cette trace est à côté de la première, la masse est insuffisante. Si elle est diamétralement opposée, la masse est exagérée. Si la trace est un peu décalée, il vaudra mieux déplacer la masse de deux ou trois centimètres (pas plus) dans le sens indiqué par la nouvelle trace Ne jamais corriger à l'aide d'une deuxième masse. Opérer uniquement avec une seule masse que l'on déplacera ou que l'on choisira plus ou moins lourde. On peut évidemment placer 2 masses accolées lorsqu'on ne dispose pas d'une masse correspondant au poids voulu.

Après avoir obtenu le résultat cherché, implanter la masse définitivement.

CORRECTION DU DESEQUILIBRE STATIQUE

1/ Après avoir fixé la masse sur le bord de jante extérieur, laisser agir la pesanteur - Pour cela, après avoir déverrouillé, il est indispensable d'agiter modérément la tête oscillante à l'aide du levier pour que le point lourd de la roue vienne se placer avec exactitude en bas, après quelques oscillations. Repérer (à la craie) le point léger en haut sur le bord de jante intérieur en regard de la pige (fig. 14).

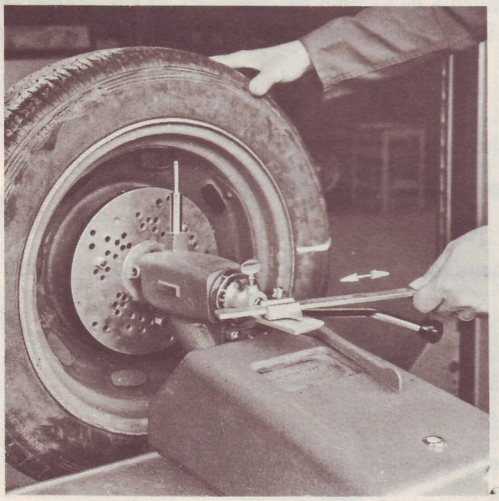


Fig. 15

2/ Fixer le pèse-balourd - Sans bouger la roue, engager le pèse-balourd (fig. 14) en bout de l'arbre, le bloquer. la réglette étant placée verticalement, c'est-à-dire en regard du trait de craie et faire pivoter la roue et le pèse-balourd de 1/4 de tour. Orienter le guide de la réglette pour faire concorder l'index avec la dimension en pouces du pneu. (1) Chercher à établir l'équilibre en faisant coulisser la réglette (fig. 15). Dès que l'équilibre est obtenu, lire sur la réglette la valeur en grammes de la masse à placer à l'endroit repéré à la craie, c'est-à-dire sur le bord de jante intérieur. Y poser la masse. L'équilibrage complet est alors terminé. On pourra aussi, au lieu du pèse-balourd, utiliser éventuellement des masses magnétiques placées sur le bord de jante en regard du trait de craie.

(1) Pour les roues de 10' se régler à la position 11" et diminuer le poids lu de 10%.

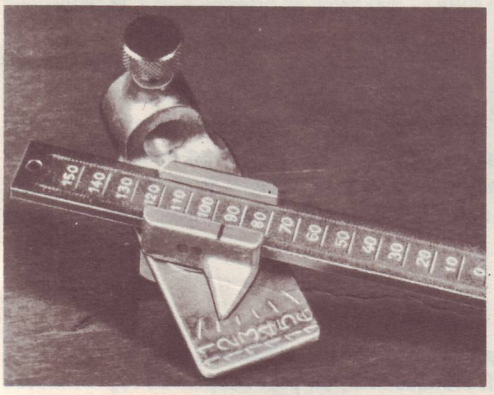


Fig. 16

Remarques

L'équilibrage a été réalisé avec 2 masses seulement, l'une sur le bord extérieur (correction dynamique), l'autre sur le bord interieur (correction statique). Il est impératif de respecter l'ordre de ces deux opérations pour ne pas avoir à employer plus de 2 masses

– l'équilibrage statique terminant l'équilibrage, il est indispensable de l'exécuter avec beaucoup de soin.

Pince à masses

Pour la dépose, la pose et la coupe des masses, utiliser les pinces 444 (fig. 17).

Correspondance de mesures métriques et étrangères des pneumatiques :

10" = 254
11" = 280
12" = 305
13" = 330
14" = 355
15" = 380
16" = 400

Exemple : Pèse-balourd statique 95 g de déséquilibre pour une roue de 12" (fig. 16).

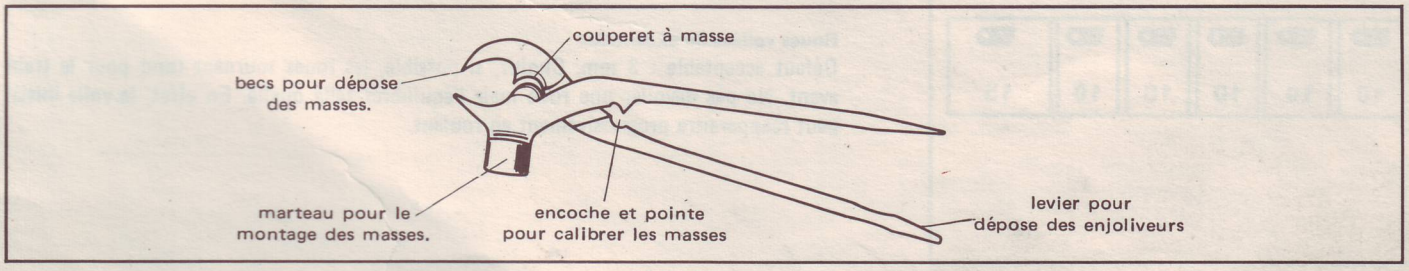

couperet à masse
becs pour dépose des masses.
marteau pour le montage des masses.
encoche et pointe pour calibrer les masses
levier pour dépose des enjoliveurs

Fig. 17

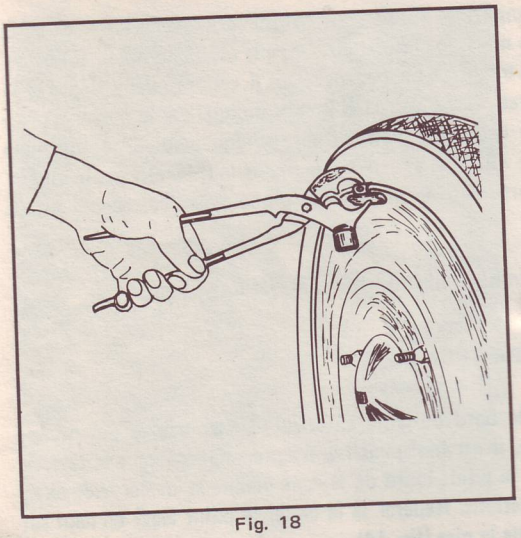


Fig. 18

Dépose des masses

La dépose de la masse ER se fait en prenant appui à la base du plomb et en accrochant l'extrémité de l'agrafe (fig. 18).

Pour les EL appui à la base du plomb et accrochage dans le trou de l'agrafe.

Choix et pose des masses

Choix — il existe de nombreux modèles de jantes et, pour chaque modèle, il est préférable d'utiliser une forme de masse appropriée (fig. 19). Une masse mal adaptée risque de s'éjecter en roulant.

Pose des masses - (Pince 444) - Lorsque le bord de jante s'y prête, la pose des masses ne présente aucune difficulté et se fait au marteau. Sur certaines roues, le pneu s'oppose à l'accrochage de la masse et il y a lieu, soit de dégonfler le pneu, soit de l'écarter à l'aide d'un levier introduit entre le pneu et le bord de jante (un tournevis mouillé ou huilé par exemple).

Remarques - Les masses EL et ER portent un trait transversal en relief à chaque extrémité, ce trait représente la position de coupe pour réduire le poids de 2,5 gr (fig. 20).

Pour les roues n'offrant pas la possibilité de fixation des masses EL et ER, utiliser les masses à coller EG-65 de 65 gr. (fig. 21). Comprenant 5 sections de 10 gr. et une de 15 gr.

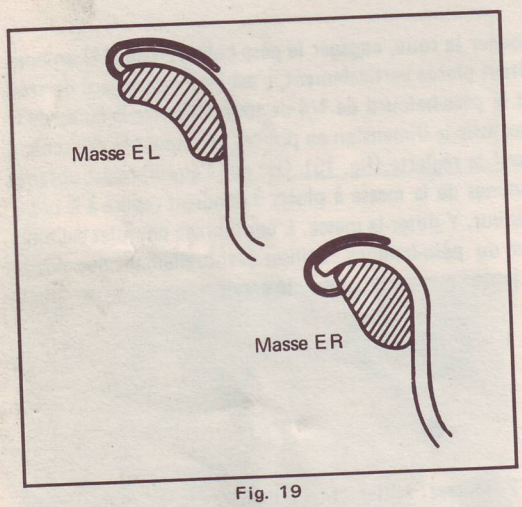


Fig. 19

La pose demande les précautions suivantes :

1/ Choisir un emplacement le plus près possible du ϕ extérieur.

2/ Nettoyer la jante à sec pour la boue et les poussières et au solvant pour les graisses.

3/ Pour couper une masse trancher d'abord au canif l'adhésif sur une intersection, casser le plomb et enlever la pellicule de protection au dernier moment.

Eviter de poser le doigt sur l'adhésif.

Si le galbe de la masse ne correspond pas à celui de la jante, l'ajuster en tapotant au marteau avant d'enlever l'adhésif.

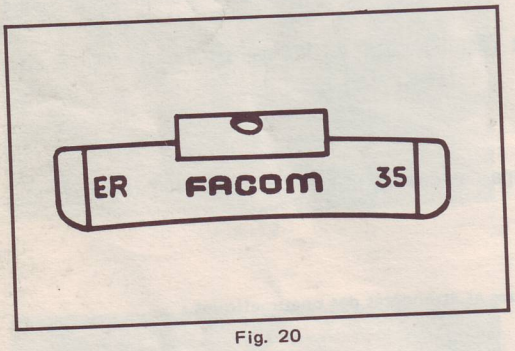


Fig. 20

4/ Pour permettre le déplacement des masses à coller lors des corrections, il y a lieu de ne pas les appliquer plus de 2 fois de suite au maximum en pression légère, et fermement pour la pose définitive.

Pneus neufs

Il n'est pas indiqué d'équilibrer un pneu n'ayant jamais roulé. Il est préférable de faire quelques kilomètres pour que le pneu prenne bien sa place. A la rigueur on peut surgonfler, puis ramener à la pression normale. Ce procédé est acceptable pour les roues arrière.

Pneus usés

Un pneu très usé demande un réglage de l'aiguille de l'amplificateur, de $1^1/_2$ à 2 graduations en moins du réglage pneu neuf. Pratiquement, on peut adopter un réglage moyen très suffisant pour indiquer sans erreur appréciable des balourds inférieurs à 80 grammes.

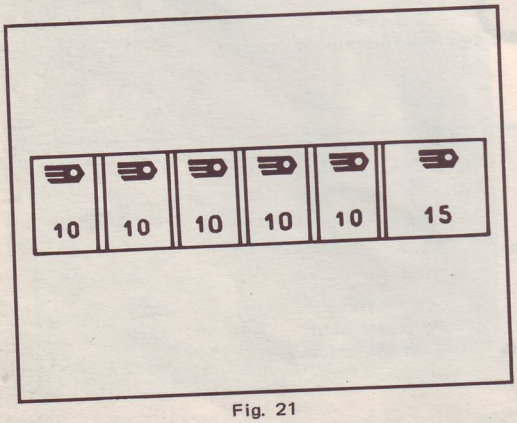


Fig. 21

Roues voilées ou excentrées

Défaut acceptable : 3 mm. Choisir, si possible, les roues tournant rond pour le train avant. Ne pas dévoiler une roue mais l'équilibrer telle quelle. En effet, le voile initial peut réapparaitre progressivement en roulant.

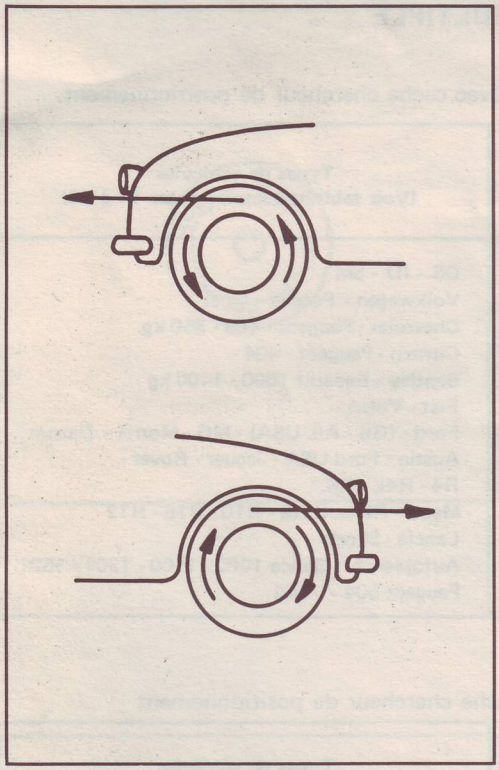


Fig. 22

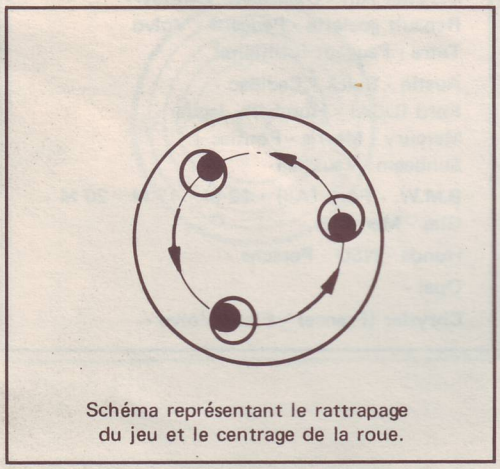


Schéma représentant le rattrapage du jeu et le centrage de la roue.

Fig. 23

Remontage de la roue sur véhicule

Pour obtenir un bon centrage sur le véhicule, il faut remonter la roue de la façon suivante :

1/ Roues à fixation par écrous à plaquette - figure 3, page 2.

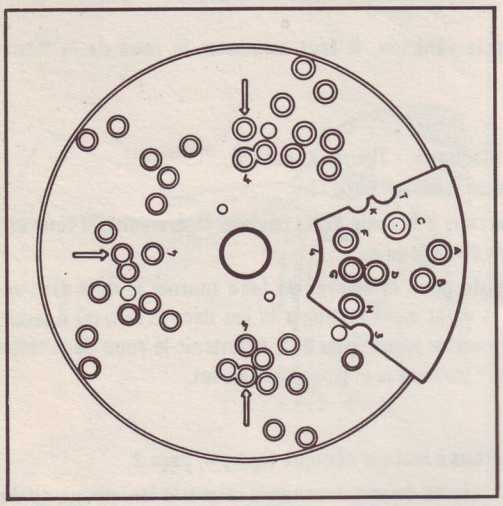
a) freiner le moyeu (utiliser le presse pédale U-70)

b) Poser la roue, visser à fond les écrous à la main et les dévisser légèrement, la roue est ainsi maintenue contre le moyeu sans être bloquée.

c) Saisir à deux mains la périphérie du pneu et essayer de faire tourner la roue dans un sens puis dans l'autre, après quelques va et vient rattraper le jeu dans le sens où il serait rattrapé après un coup de frein en marche avant, (fig. 22), maintenir la roue dans cette position et bloquer les écrous, on peut parfaire le blocage roue au sol.

2/ Roues à fixation par vis ou par écrous à embase cônique figure 4, page 2.

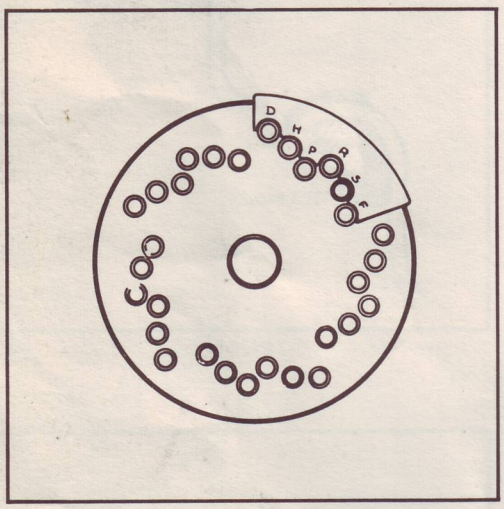
Poser la roue, visser les écrous à la main en faisant tourner la roue très lentement, après avoir immobilisé celle-ci la valve en haut, serrer à la clé l'écrou du haut le plus près possible de la valve (écrou pilote) ensuite bloquer les autres écrous.



PLATEAUX A USAGE MULTIPLE

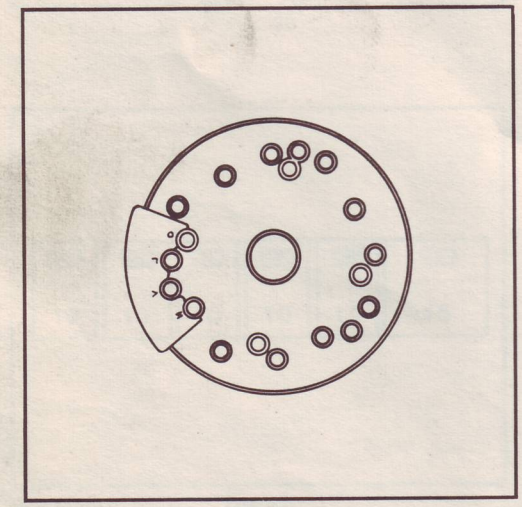
– Plateau standard U44 SA avec cache chercheur de positionnement.

Repère du cache	Nombre de Goujons	Entraxe Goujons axe de roue	Types de véhicules (Voir tableau complet pages 13 à 23)
T	5	80	DS - ID - SM
A	5	102,5	Volkwagen - Porche - Opel -
B	5	95	Chevrolet - Peugeot - 403 - 850 kg.
C	3	80	Citroen - Peugeot - 404 -
D	5	70.	Bentley - Renault 1000 - 1400 kg
F	5	54	Fiat - Volvo -
G	5	57.1	Ford - (GB - All. USA) - MG - Morris - Datsun
H	5	63.5	Austin - Ford USA - Jaguar - Rover -
K	3	65.	R4 - R4L - R6.
3	3	75.	Matra - Renault R8 - R10 - R16 - R12
⇦	4	65	Lancia - Skoda -
4	4	49.	Autobianchi - Simca 1000 - 1100 - 1301 - 1501-
D	4	70	Peugeot 504 - Audi



– Plateau U44 x 17 avec cache chercheur de positionnement

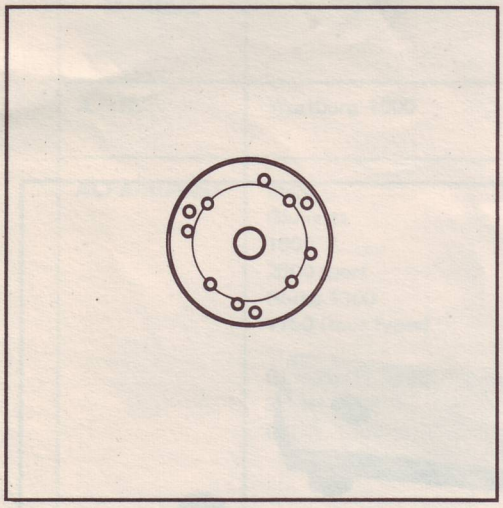
Repère du cache	Nombre de Goujons	Entraxe Goujons axe de roue	Types de véhicules (Voir tableau complet pages 13 à 23)
D	5	70.	Chrysler Am - Daimbler - Bentley - Renault goelette - Peugeot - Volvo Tatra - Peugeot (utilitaire)
H	5	63.5	Austin - Buick - Cadillac - Ford (USA) - Humber - Jaguar - Mercury - Morris - Pontiac - Sunbeam -Vauxhall-
P	5	56.	B.M.W. - Ford (All) - 12 M - 17 M - 20 M - Glas - Mercédes -
R	5	65.	Honda - NSU - Porsche -
S	5	60.	Opel -
F	5	54.	Chrysler (France) - Fiat - Volvo -



– Plateau U44 x 16 - avec cache chercheur de positionnement

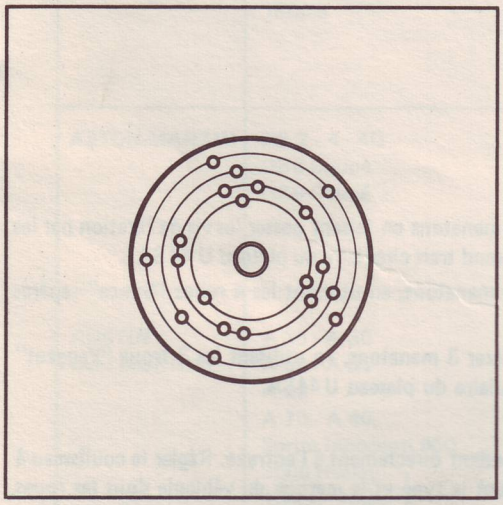
Repère du cache	Nombre de Goujons	Entraxe Goujons axe de roue	Types de véhicules (Voir tableau complet pages 13 à 23)
V	3	57.1	Ford -
V	4	57.1	Austin - Chevrolet - Daimbler - Nash - Oldsmobile - Triumph - Datsun
L	4	54.	Alfa-roméo - Austin - Ford G.B. Ford (all) - Hillman - Singer- Sumbeam -
N	4	50.	B.M.W - Opel - Audi -
O	4	47,6	Lotus - Triumph -

Utilisation : Placer le cache contre le plateau les 2 bossages en contact avec la périphérie de celui-ci, tourner jusqu'à faire apparaitre exactement un trou dans la fenêtre choisie, y placer le goujon, retirer le cache et ainsi de suite.

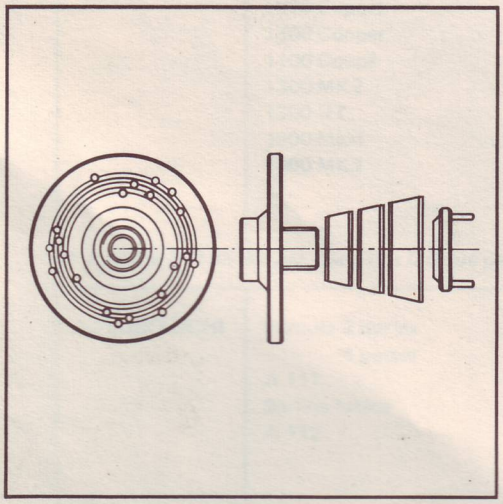


Plateau U 44 X 19 A

Repère du cache	Nombre de Goujons	Entraxe Goujons axe de roue	Types de véhicules (Voir tableau complet pages 13 à 23)
Trait	4	50,8	Austin - Morris
	4	55	Honda - N 360 - N 600
	3	60,2	Peugeot 204 - 304



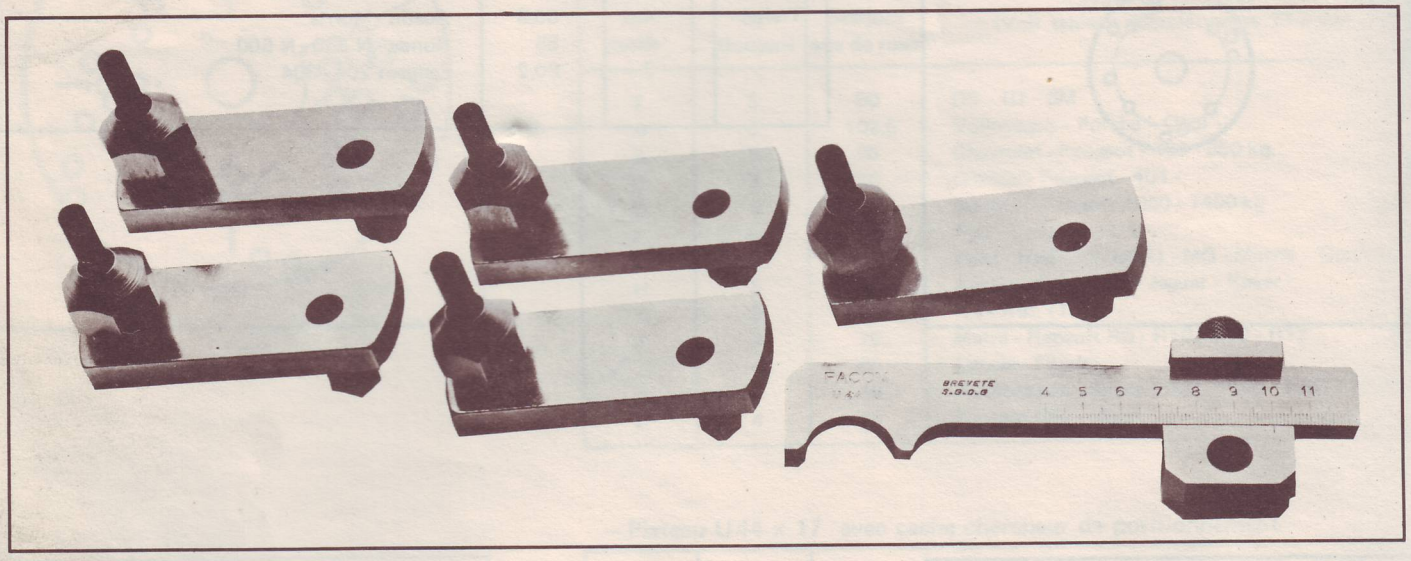
Plateau U 44 X 21
Spécial pour tous les véhicules Peugeot



Plateau U 44 X 22
Permet la fixation rapide des roues à alésage central ainsi que le montage par goujons des roues Françaises non débouchées

Repère du cache	Nombre de Goujons	Entraxe Goujons axe de roue	Types de véhicules (Voir tableau complet pages 13 à 23)
1er trait intérieur	3	60,2	Peugeot 204 - 304
2e trait	3	65	R4 - R6
3e trait	4	70	Peugeot 504
4e trait	3	75	Renault 8 - 10 - 12 - 16
5e trait	3	80	2 CV - AMI 6 - GS Peugeot 203 - 403 - 404
5e trait	5	80	ID/DS - SM

MONTAGE UNIVERSEL U44 UA Permet le montage des roues ne figurant pas sur les plateaux



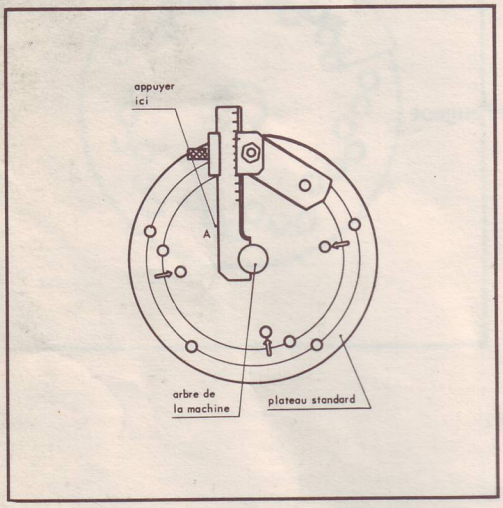


Fig. 24

MODE D'EMPLOI

I Mise en place des manetons

a) Pour les roues à 5 trous, fixer 5 manetons en faisant passer les vis de fixation par les 5 trous "Citroën" repérés par le grand trait circulaire du plateau U 44 SA

b) Pour les roues à 4 trous, fixer 4 manetons, en utilisant les 4 roues "Simca" repérés par 4 flèches.

c) Pour les roues à 3 ou 6 trous, fixer 3 manetons, en utilisant les 3 trous "Peugeot" se trouvant sur le petit trait circulaire du plateau U44SA.

II Réglage des manetons

Les graduations de la jauge correspondant directement à l'entraxe. Régler le coulisseau à l'entraxe indiqué sur le plateau suivant le type et la marque du véhicule dont les roues sont à équilibrer. Bloquer le coulisseau au tournevis. Présenter la jauge comme fig. 23. Pour éviter le faux aplomb, il faut maintenir la jauge contre le maneton à l'aide de l'écrou du goujon légèrement serré. Appuyer sur la jauge en A afin de bien l'encastrer sur l'arbre pendant le blocage du maneton. Après blocage s'assurer que la jauge prend bien sa place sur l'arbre et passer au maneton suivant.

REGLAGE ET ETALONNAGE POUR ROUES NE FIGURANT PAS AU TABLEAU

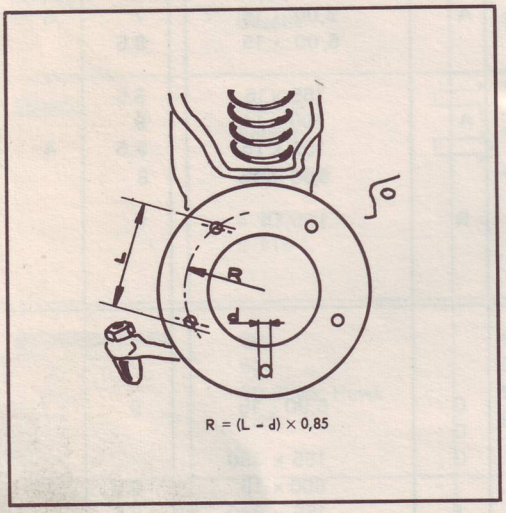


Fig. 1

I. REGLAGE DU MONTAGE UNIVERSEL U 44 U A

Sur un des moyeux du véhicule, mesurer la distance "L" et le diamètre "d" des goujons (fig. 1). Prendre plusieurs mesures et faire une moyenne. Retrancher de la distance "L" le diamètre "d". Pour obtenir la cote de réglage du coulisseau, multiplier le reste c'est-à-dire "L" - "d" par :

- 0,85 s'il s'agit d'un moyeu à 5 goujons
- 0,707 s'il s'agit d'un moyeu à 4 goujons
- 0,58 s'il s'agit d'un moyeu à 3 goujons

Exemple :

soit L = 100 ; d = 10 avec 4 goujons

R = (100—10) x 0,707 = 90 x 0,707 = 63,6

II. ETALONNAGE

Lorsqu'il s'agit d'équilibrer une roue qui ne figure pas au tableau, il faut opérer progressivement en partant d'un réglage **NETTEMENT EN DESSOUS** du réglage d'une roue ayant même pneu ou pneu de dimensions voisines. De ce fait, le poids indiqué par l'aiguille sera **DANS TOUS LES CAS, INSUFFISANT** et il suffira de remplacer la masselotte initiale par des masselottes de plus en plus lourdes jusqu'à satisfaction.

On opérera donc comme suit :

- Placer la roue sur la machine, le bord de jante intérieur en regard de la pige.
- Régler l'aiguille deux, trois et même quatre graduations en dessous du réglage d'une roue ayant même pneu ou pneu de dimensions voisines.
- Lancer la roue, faire une trace et lire le poids indiqué par l'aiguille.
- Repérer à la craie sur le bord de jante extérieur, l'emplacement indiqué par la trace.
- Poser la masselotte de correction correspondant au poids indiqué par l'aiguille, ou très légèrement supérieur (5 gr.), en regard du repère à la craie.
- Lancer la roue. Il reste nécessairement un balourd résiduel. Stopper la roue.
- Enlever la masselotte initiale et la remplacer au même endroit par une masselotte plus lourde (poids de la masselotte initiale plus le poids du balourd résiduel).
- Lancer la roue. On sera alors très près de l'équilibrage cherché. Au besoin, changer la masselotte par une autre un peu plus lourde, jusqu'à satisfaction. A 5 gr. près, c'est suffisant.
- Il est possible que l'emplacement repère à la craie ne convienne pas exactement Dans ce cas déplacer la masselotte de un à deux centimètres à droite ou à gauche du repère jusqu'à satisfaction.
- Laisser cette masselotte en place. Placer en un point quelconque du bord de jante extérieur une masselotte de 100 gr.
  Lancer la roue et agir simultanément sur les deux boutons moletés pour obliger l'aiguille à balayer un secteur de zéro à cent.
- Stopper la roue et noter la graduation où se trouve la pointe de l'aiguille. C'est le repère à utiliser pour toutes les roues de même type, équipées de mêmes pneus, dans le même etat d'usure (un pneu usé demande un réglage de 1,5 à 2 traits en moins qu'un pneu neuf).
- Enlever la masse de 100 gr. Faire l'équilibrage statique. Enlever la roue.
- Noter le repère pour les roues à venir.

N.B.

Notre service APRES-VENTES (téléphone 920-58.58 poste 278) **reste à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements ne figurant pas dans ce document.**

PLATEAUX SPECIAUX ET ACCESSOIRES

U 44 S A	Plateau standard équipé de 5 goujons avec écrous U 44 SN A, d'une poignée de lancement et d'un cache chercheur de trous
U 44 S 9	Rondelle de centrage pour Aronde
U 44 SN A	Jeu de 5 goujons et écrous ϕ 10 (depuis janvier 1966) cones à 60° et 90°, (depuis juillet 1968) équipe plateaux standard U 44 SA.
U 44 U A	Montage universel à 5 manetons, pour roues 3, 4, 5 goujons, dont les entraxes ne permettent pas le montage direct sur le plateau standard U 44 S A (voir utilisation en tête du tableau de réglage).
U 44 R	Montage spécial pour roues Rudge
U 44 X 4 B	Faux moyeu hexagonal pour ID et DS 19 (pour véhicules sortis avant salon 1965)
U 44 X 9	Manivelle de lancement
U 44 X 7	Jeu de 2 pilotes (Mercédès)
U 44 X 8	Jeu de 2 pilotes (Volkswagen)
U 44 X 12	Jeu de 3 goujons spéciaux ϕ 14 pour roues Estafette (se montent sur U 44 SA)
U 44 X 13	Disque de centrage spécial s'utilisant avec U 44 U pour roues Fiat 500
U 44 X 14	Jeu de 3 bagues se montant sur goujons pour roues DAF
U 44 X 16	Plateau, pour voitures étrangères (roues à 4 goujons) (voir en tête de tableau de réglages)
U 44 X 17	Plateau, pour voitures étrangères (roues à 5 goujons) (voir en tête de réglages)
U 44 X 18	Jeu de 5 bagues coniques - pour centrage de roues de 204 et de ID/DS depuis 1966 sur anciens manetons U 44 U. Ces bagues sont inutiles avec les manetons actuels U 44 UA.
U 44 X 19 A	Plateau nu spécial 204 Peugeot - Austin - Morris - Honda N 360 & N 600, s'utilise avec jeu de goujons U 44 SN A
U 44 X 21	Plateau spécial Peugeot permettant le montage des roues de 403 - 403 U 404 - 404 C - 204 - 304 - 504.
U 44 X 22	Plateau spécial pour la fixation rapide des roues à alésage central ainsi que pour le montage par goujons des roues Françaises non débouchées.
U 44 X 23	Jeu de 5 écrous spéciaux pour roues en alliage léger.
U 44 TB	Plateau spécial pour roues R3 et R4. Convient pour plateau ancien modèle U 44 S ne comportant pas les trous spéciaux pour ces véhicules.
U 44 Z	Montage permettant le centrage sur la portée conique des roulements des moyeux de roues. Equilibrage de l'ensemble roue-tambour-moyeu (pour roue à voile avec centrage).
U 44 P	Presse-pneu pour mise en place des masses

U 44 MN	Secteurs gradués pour positionnement des masses spéciales sur roues ajourées Mercédès	
444	Pince à démonter les masses	
MM/J10	Boite de 10 masses magnétiques	
EL	Masses pour jantes à bords plats	Livrées en boites assortiment ou en boites individuelles.
ER	Masses pour jantes à bord roulé	
EG 65	Masses à coller de 65 gr.	
2144	Casier à masses	

* Les possesseurs de machines et accessoires U 44 antérieurs à janvier 1966 ont intérêt à se procurer le jeu U 44 SN A dont le ϕ 10 (ϕ des anciens goujons 11) le cône plus effilé des écrous permettent le montage et le centrage plus précis des differents modèles de roues.